

## COMPTE-RENDU

### Réunion publique projet Bus entre Seine

Mairie de Bezons

Le 5 avril 2018 à 19 h

La réunion a duré 2 heures et 10 minutes et a réuni 30 participants, en-dehors des élus et membres des services.

19 interventions ont eu lieu depuis la salle et 1 fiche avis a été recueillie.

#### Intervenants

---

##### La Ville de Bezons

- **Dominique LEPARRE**, maire

##### En tribune : Île-de-France Mobilités

- **Émilie LEMAIRE**, chef du département projets surface, Île-de-France Mobilités
- **Thomas ROSENBAUM**, chargé de projet, direction des infrastructures, Île-de-France Mobilités

##### Animation de la réunion

- **Maxime DUVAL**, agence stratéact'

##### Documentation disponible

- Un dépliant de présentation du projet mis à la disposition des participants, un questionnaire avec carte T.
- Un kakémono sur le projet.
- Une urne pour le recueil des avis.

#### Déroulement de la réunion

##### 1. Ouverture

- Mot d'accueil de **Dominique LEPARRE**, maire de Bezons
- Mot introductif de présentation de la réunion par **Maxime DUVAL**, animateur.

##### 2. Présentation du projet par Île-de-France Mobilités

- Présentation du dispositif de concertation et des objectifs du projet par **Émilie LEMAIRE**, Île-de-France Mobilités.
- Présentation du dossier en détail par **Thomas ROSENBAUM**, Île-de-France Mobilités

##### 3. Temps d'échange avec les participants

##### 4. Clôture de la réunion

## 1. Ouverture

---

### • Mot d'accueil et d'introduction

**Dominique LESPARE, Maire de Bezons** ouvre la réunion publique en rappelant que le projet porté par Île-de-France Mobilités est le fruit d'un travail sur le long terme. Dès la mandature de Jacques Leser (1979-2001), l'équipe municipale avait intégré la prolongation du tramway dans son Plan d'Occupation des Sols (POS). Le projet Bus entre Seine reprend ce tracé, facilitant ainsi la création des voies de bus.

Aujourd'hui chacun peut constater ce qu'a apporté à la ville l'arrivée du tramway T2 au Pont de Bezons. Ce dossier a été porté par la municipalité pendant près de 25 ans. Le temps des projets, entre les premières présentations et la réalisation, peut toutefois paraître long aux citoyens. C'est le cas pour le Projet Bus en Seine.

Un certain nombre de bezonnais estime le tramway déjà saturé et craignent que le projet, en rabattant des usagers supplémentaires vers le tramway, n'accentue cette saturation. Deux éléments de réponses peuvent être apportés pour les rassurer.

- Dans les années à venir, Île-de-France Mobilités va continuer à renforcer la fréquence des rames afin de réduire l'écart entre les tramways dans la mesure du possible ;
- Beaucoup de bezonnais se rendent d'ores et déjà au tramway à pied ou par d'autres moyens, surtout l'été. Les études réalisées sur la fréquentation piétonne entre le tramway et la rue Edouard Vaillant faisaient ainsi état de 600 piétons à l'heure. Le projet Bus entre Seine pourra profiter à ces personnes.

Monsieur le Maire confirme l'intérêt de ce projet pour le territoire, puisqu'il permettra aussi de relier plus facilement la gare d'Argenteuil, le nord de Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Les lignes de bus existantes, déjà performantes, nécessitent un renforcement. En somme, le projet Bus entre Seine représente pour Bezons une nette amélioration de l'offre de transports en commun et des liaisons avec les communes limitrophes.

À Bezons, la présence de l'automobile est conséquente : chaque jour, 70 000 voitures passent le pont de Bezons et engorgent le réseau routier lors des heures de pointe. Les habitants ont raison de demander plus en matière de transport en commun. Plus il y a de transports en commun, moins il y aura de voitures.

Enfin, Monsieur le Maire rappelle qu'une grande partie des acquisitions foncières nécessaires au projet ont déjà été réalisées.

### • Présentation du déroulement de la réunion

**Maxime DUVAL, animateur de la réunion**, indique que cette soirée est organisée en deux temps.

- Le premier temps sera consacré à la présentation du dispositif de concertation et du projet de « Bus entre Seine » dans les grandes lignes puis en détails.
- Le second temps permettra aux participants de poser toutes les questions qu'ils souhaitent, donner leur avis et faire des propositions.

## 2. Présentation du projet

---

**Maxime DUVAL** souligne que la concertation constitue une étape clé d'un projet. Elle est organisée en amont d'études détaillées à un moment où le projet n'est pas figé, où les marges de manœuvre sont possibles. Cette concertation doit permettre à Île-de-France Mobilités d'identifier les attentes des usagers, leurs interrogations, d'orienter finement les études détaillées à venir et enfin d'ajuster le projet au plus près des besoins du territoire et de ses habitants.

Démarrée le 19 mars 2018, cette phase durera jusqu'au 20 avril prochain. Île-de-France Mobilités a mis en place un dispositif de participation visant à recueillir avis et propositions.

- Une première réunion a été organisée à Argenteuil le 28 avril 2018.
- Trois rencontres « voyageurs » sont planifiées. Deux ont eu lieu, une troisième est prévue à Sartrouville.
- Un dépliant avec coupon détachable est proposé aux participants de ce soir, déposable en boîte aux lettres.
- Une carte participative est accessible en ligne.
- Un site internet dédié [www.bus-entre-seine.fr](http://www.bus-entre-seine.fr) met à disposition du public les informations relatives au projet et permet de déposer un avis.

Pour présenter ce projet, **Émilie LEMAIRE**, chef du département projets surface et **Thomas ROSENBAUM**, Chargé de projet, direction des infrastructures, représentent Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

**Émilie LEMAIRE** précise que le projet de la ligne Bus entre Seine est le résultat d'études pilotées par Île-de-France Mobilités. Des études financées par la Région Île-de-France et le Conseil départemental du Val-d'Oise, menées en 2017 en lien étroit avec les collectivités concernées : les villes d'Argenteuil, de Bezons, et Cormeilles-en-Parisis, de Sartrouville ; et les départements du Val d'Oise et des Yvelines. À ce stade, le coût du projet est estimé à environ 115 millions d'euros. Les investissements relatifs au matériel roulant et à l'exploitation des lignes seront assurés par Île-de-France Mobilités.

### • Les objectifs du projet Bus entre Seine

Les bus doivent pouvoir :

- Circuler dans de meilleures conditions pour rejoindre les gares de Sartrouville, d'Argenteuil, de Cormeilles-en-Parisis ainsi que le T2 au pont de Bezons.
- Desservir plus efficacement le territoire pour répondre aux besoins de déplacements.
- Requalifier les espaces publics, notamment en faveur des piétons et des cyclistes.
- Accompagner les nombreux projets de développement du territoire.

**Les premières grandes lignes du projet présenté ce soir sont issues des études de faisabilité.** Elles font l'objet d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) disponible et consultable sur le site internet du projet ([www.bus-entre-seine.fr](http://www.bus-entre-seine.fr)). Ce dossier a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, à ce stade des études, le projet n'est pas figé et toutes les remarques exprimées dans le cadre de la concertation seront entendues et permettront d'orienter les études à venir.

### • La question du prolongement du T2

La concertation s'est ouverte le 19 mars 2018. Île-de-France Mobilités indique avoir d'ores et déjà reçu 350 avis, dont un bon tiers en provenance de Bezons. Une question est récurrente : pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne de tramway T2 au-delà du Pont de Bezons ? Les études menées ont établi que les besoins de déplacements dans le secteur du pont de Bezons sont multiples : ils vont vers Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Au regard des études, le projet Bus entre Seine permet de répondre à ces besoins, car il profite à de nombreuses lignes de bus du secteur, à tous les usagers et se trouve adapté aux territoires et rues traversées, tout en étant suffisamment capacitaire.

### • Les grandes lignes du projet

Comme son nom l'indique, le tracé du projet s'étend dans une boucle de la Seine et permettra l'amélioration des parcours de bus grâce à des voies réservées (figurant en bleu sur le plan) entre la gare d'Argenteuil, le pont de Bezons et l'entrée de Cormeilles-en-Parisis (au nord). Ces voies seront réalisées là où la circulation des bus est la plus difficile. Au-delà, le projet propose d'améliorer la circulation dans les rues rejoignant les gares de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis. Au total, 48 000 voyageurs verront leurs déplacements quotidiens facilités, avec des gains de temps significatifs et des passages de bus réguliers grâce aux dispositifs d'aménagements et de priorités aux feux.

#### *Visionnage du film de présentation du projet*

L'objectif des voies dédiées aux bus est de faire cohabiter les différents modes de déplacements sur la voirie. Par exemple, sur la RD 392, un aménagement des voies est prévu en milieu de rue, les cycles circulent sur des espaces dédiés et les trottoirs sont aménagés. Les bus bénéficieront de la priorité aux feux. Selon les secteurs, les aménagements sont différents et adaptés aux voies de circulation et à l'espace disponible. Au-delà, vers Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville, où la réalisation d'un site propre présente moins d'intérêt ou n'est pas techniquement faisable, le projet facilitera la circulation des bus grâce à des mesures spécifiques, notamment la priorité et des aménagements ponctuels.

### • Le projet en détail

**Thomas ROSENBAUM** expose les premières intentions du projet telles qu'issues des études, tout en invitant les participants à donner leur avis dans le cadre de la concertation (site, carte, etc.).

Le point de départ du projet est issu d'un constat sur le réseau de bus actuel, très dense. Les bus y sont pénalisés dans leurs déplacements, au moment où la circulation est difficile, particulièrement aux heures de pointe. Des difficultés accentuées par l'accès à l'A86, de l'autre côté du pont de Bezons.

Le projet de Bus entre Seine prévoit de « booster » les lignes structurantes, les rendre plus rapides, fiables et attractives avec un haut niveau de service. Le réseau doit aussi répondre aux besoins de demain, intégrer les évolutions du territoire, les grands projets urbains, dont le projet « Porte de Saint-Germain Berges de Seine ». En pratique, le projet Bus entre Seine propose des voies dédiées aux bus, des mesures d'accompagnement vers Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis. Le réseau pourra faire l'objet d'adaptations afin qu'un maximum de lignes (dont la 272 et la 3) bénéficie des nouveaux aménagements.

### • Les voies dédiées aux bus

Différentes configurations sont proposées :

- Deux voies en milieu de chaussée permettant la circulation des bus avec, de part et d'autre, les voitures, les trottoirs et itinéraires cyclables. Ces derniers feront l'objet d'études plus poussées pour être adaptés aux différents secteurs traversés ;
- Sur d'autres secteurs, des couloirs bus sur les côtés pourront être proposés, mutualisés avec les vélos ;
- Ailleurs, des demies voies de bus pourront être envisagées dans les rues plus étroites ;
- Dans certains secteurs, des élargissements de la rue sont envisagés pour accueillir les voies de bus, les voitures, les itinéraires cyclables et les trottoirs ;

L'impact de ces aménagements fera l'objet d'études détaillées présentées ultérieurement dans le cadre d'une enquête publique

#### • Les stations

De nouvelles stations jalonnent le parcours des bus. Elles seront dimensionnées et confortables, dotées d'un design particulier et identifiable.

#### • Le tracé par secteur

**Sur le secteur du centre-ville d'Argenteuil**, de nombreuses lignes passent par le centre et convergent vers la gare. L'objectif est donc d'optimiser leur fonctionnement tout en continuant de desservir les nombreux équipements. Le projet respecte ici globalement l'esprit des aménagements existants. Les bus circuleront sur la voie bus existante du boulevard Berteaux. Sur le boulevard Léon Feix, les voies bus actuelles, ouvertes aux vélos, seront élargies et des places de stationnement pourraient être supprimées pour éviter que les véhicules se stationnant pénalisent le fonctionnement des lignes. Dans les étapes suivantes, un travail sera mené en lien avec les collectivités sur les modalités de compensation des places supprimées, le cas échéant. Au-delà de la Station Hôtel-de-Ville, les voies bus se situeront principalement en milieu de chaussée et pourront être ponctuellement à sens unique.

**Sur le secteur faisant le lien entre le centre-ville d'Argenteuil et le pont de Bezons**, les rues sont relativement étroites, ce qui pénalise l'efficacité des lignes de bus. Le quartier doit cependant évoluer de façon conséquente dans le cadre du projet Porte Saint-Germain Berges de Seine. Le projet de Bus entre Seine, conçu de manière coordonnée avec le projet urbain, prévoit que les lignes de bus passent par la rue Michel Carré afin de bénéficier des évolutions du quartier. Sur l'ensemble de ce secteur, une voie de bus à double sens est prévue en milieu de chaussée avec voitures et itinéraires cyclables de part et d'autre. Au-delà des évolutions prévues par le projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine, des élargissements de la rue pourront être envisagés.

**Sur la RD 392**, axe majeur faisant le lien entre les communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis, le projet prévoit une voie dédiée à double sens sur la quasi-totalité du tracé, en bénéficiant des élargissements qui sont d'ores et déjà prévus dans les documents d'urbanisme. Des élargissements ponctuels supplémentaires pourront être nécessaires, notamment pour les stations.

**Au niveau du terminus du T2 situé au Pont de Bezons**, où les conditions de circulations sont difficiles en heure de pointe, le projet prévoit de s'inscrire dans les aménagements existants tout en recherchant

des optimisations : signalétique, fonctionnement des feux, aménagements complémentaires ponctuels, etc.

**Entre le pont de Bezons et la Grâce de Dieu**, les voies de bus existantes seront utilisées, le Bus entre Seine prenant le relais au niveau de la mairie de Bezons. Ensuite, un réaménagement complet est envisagé le long de l'axe. Il prévoit une voie de bus à double sens au milieu de la route sur la quasi-totalité du linéaire, à l'exception d'un passage à voie unique au niveau du commissariat de Bezons, priorisant en heure de pointe du matin les bus en direction du pont de Bezons et les bus en direction de Cormeilles-en-Parisis en heure de pointe du soir.

Un travail particulier sera mené **carrefour par carrefour** pour s'assurer que les aménagements sont cohérents avec les flux attendus. Enfin, au niveau de Cormeilles-en-Parisis, en direction de la RD 392, juste après l'enseigne Jardiland, le projet intègre un couloir de bus améliorant l'arrivée de ceux-ci au carrefour Schumann.

Pour rejoindre les gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville, les enjeux de déplacements et les emprises disponibles ne permettent pas la mise en place de voies dédiés aux bus. Les bus circuleront parmi les voitures mais toute une série de mesures permettra de faciliter leur fonctionnement, par exemple un système de détection aux feux, qui passeront au vert à leur arrivée. De même, certains carrefours bénéficieront d'aménagement pour faciliter la circulation des bus et des stations seront réaménagées.

- **Le calendrier**

La phase de concertation est ouverte depuis le 19 mars jusqu'au 20 avril. Les remarques émises par les usagers et habitants seront entendues et intégrées dans un bilan qui permettra d'orienter les étapes à venir. Un projet plus précis leur sera soumis à l'horizon 2020 dans le cadre d'une enquête publique. Des études détaillées seront ensuite nécessaires pour permettre le démarrage des travaux.

### **3. Temps d'échange avec le public**

---

**Gérard MOULIN, habitant de Bezons, membre du CADEB** s'étonne que le projet n'évoque que le bus, qu'aucune référence au prolongement du Tram 11 Express à Sartrouville, projet lancé en 2006, ne soit faite. Pourquoi est-il arrêté et son coût aussi élevé ?

**Un habitant de Bezons interroge** : pourquoi ne pas réaliser une ligne de type TZen ? De quelles motorisations les bus vont-ils bénéficier ? Pourquoi ne pas prévoir un Tramway avec une fréquence de 3 minutes et disposant de rames plus longues ?

- **Le Tram 11 Express**

**Émilie LEMAIRE** explique que le Tram 11 Express et le Bus entre Seine sont complémentaires, tous deux présentent un grand intérêt pour le territoire. Le premier permet une liaison rapide de type ferroviaire avec peu de stations, le second assure quant à lui une desserte au plus proche des territoires grâce à un nombre de stations plus élevé. Île-de-France Mobilités et les financeurs

du projet de Tram 11 Express ont demandé à la SNCF de mener les procédures administratives permettant de réaliser les acquisitions foncières nécessaires. Toutefois, les référentiels de coûts ne sont pas les mêmes puisque le coût du Tram 11 Express est évalué à plus d'un milliard d'euros contre 115 millions d'euros pour le Bus entre Seine.

- **La motorisation des bus.**

**Émilie LEMAIRE** précise que la flotte de bus sera renouvelée indépendamment du projet Bus entre Seine, lorsque ceux-ci arriveront en fin de cycle. Île-de-France Mobilités a pour ambition de remplacer les motorisations existantes par des motorisations propres - électriques ou gaz - pour développer un réseau de bus propres et ainsi améliorer le cadre de vie.

- **Un projet de TZen**

**Thomas ROSENBAUM** explique qu'un TZen est une ligne structurante circulant en site propre de bout en bout. Il porte sur une ligne unique et ne permet pas la circulation de plusieurs lignes sur les voies dédiées. Actuellement, un TZen est en circulation entre Sénart et Corbeil-Essonnes. Le projet Bus entre Seine ne prévoit pas la mise en place d'un TZen, car les besoins du territoire ne portent pas sur une ligne unique mais sur un ensemble de lignes desservant les différents quartiers d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Cormeilles, etc. De plus le secteur, particulièrement dense, ne permet pas la mise en place de voies dédiées sur la totalité du linéaire des lignes structurantes.

- **L'ajout de rames au Tramway T2**

**Thomas ROSENBAUM** souligne qu'avec une longueur de 60 mètres environ, les rames du Tramway T2 sont déjà très longues et que l'aménagement des stations n'en serait que plus compliqué. Depuis 2017, sa fréquence est d'une rame toutes les 3,30 minutes aux heures de pointe. Il s'agit d'une fréquence ambitieuse au regard des conditions de circulation du secteur. En effet, à chaque passage d'un tramway, les feux routiers passent au rouge, ce qui contraint la circulation des voitures.

**Un habitant de Bezons** interroge : pourquoi la nouvelle gare prévue entre le Val d'Argenteuil et Sartrouville, sur la ligne du T11, ne figure-t-elle pas sur le tracé ? Par ailleurs, la ligne de bus n° 272 circule avec les voitures, les bus y sont souvent bloqués. Le gain de temps indiqué par Île-de-France Mobilités lui semble improbable, l'attente d'un bus de la ligne 272 pouvant parfois atteindre 30 minutes.

**Un habitant de Bezons** constate que le maillage est centralisé sur le pont de Bezons alors qu'un maillage en étoile aurait, selon lui, évité l'afflux à cet endroit très saturé. Par ailleurs, la communauté d'agglomération Saint-Germain-Boucles-de-Seine, dont Bezons fait partie, n'a-t-elle pas été associée aux études ?

- **Le tracé**

**Émilie LEMAIRE** indique que l'étude confiée à Île-de-France Mobilités visait à identifier les besoins de déplacements du secteur, en particulier là où le fonctionnement des bus se devait

d'être amélioré. Le projet proposé a été co-construit en collaboration avec les départements du Val d'Oise et des Yvelines et les communes concernées : Bezons, Argenteuil, Cormeilles et Sartrouville.

Le Tram 11 Express ne figure pas sur la carte du projet Bus entre Seine, car il n'y a pas de correspondance directe avec le tracé des voies dédiées.

Le projet de Bus entre Seine se situe dans une phase amont alors que le Tram 11 express est déjà en phase opérationnelle puisque les emprises sont en cours d'acquisition. Les temporalités ne sont donc pas les mêmes.

Concernant les temps de parcours et le **gain de 10 minutes** annoncé entre Argenteuil et le Pont de Bezons, **Émilie LEMAIRE** précise qu'il s'agit de temps modélisés, c'est-à-dire des temps moyens en heure de pointe et en semaine. Actuellement, les bus ont les plus grandes difficultés à passer les carrefours. Avec des aménagements dédiés, la priorité aux feux et des stations accessibles et bien dimensionnées, les temps de parcours et la régularité des lignes sera fortement améliorée. Avec le projet Bus entre Seine, vous n'aurez plus à attendre 30 minutes entre deux bus.

**Thomas ROSENBAUM** explique que les mesures d'accompagnement évoquées ce soir ne préjugent pas du tracé des lignes vers les gares de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville. A titre d'exemple, il est tout à fait envisageable que l'itinéraire de la ligne 272 soit adapté de manière à desservir la future gare de Sartrouville Val Notre-Dame. Dans le cadre du DOCP, il a même été étudié la mise en place de voies bus entre la RD392 et la future gare. Le principe n'a pas été retenu, en concertation avec la commune de Sartrouville et la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de Seine, en raison des impacts importants sur la vie locale (stationnement, acquisitions foncières) pour des gains de temps et de régularité limités. Les mesures d'accompagnement proposées ont pour objectif d'améliorer le fonctionnement des lignes sans avoir à élargir les rues.

- **La saturation du pont de Bezons**

**Émilie LEMAIRE** explique que le projet n'a pas pour but de régler les problèmes de circulation routière, même s'ils ne peuvent être occultés. L'objectif est d'optimiser le fonctionnement actuel du carrefour pour que bus et tramways fonctionnent le mieux possible.

Revenant sur la structuration du réseau, **Thomas ROSENBAUM** précise que des lignes convergent en effet vers le pont de Bezons en raison de la correspondance avec le T2 et de son caractère central entre Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Houilles. Il présente l'avantage de permettre des modalités de correspondance de qualité, de quai à quai entre bus et tramway.

**Une représentante de l'Association Mieux se Déplacer à Bicyclette** interroge : comment faire respecter les aménagements prévus aux carrefours et notamment les feux rouges ? Ensuite, quels sont les délais de mise en service des branches ? Enfin, elle souligne que si les cyclistes sont contents de la mise en place d'aménagements pour les vélos, ils redoutent parfois les bandes cyclables. Pourquoi ne pas privilégier, quand la largeur le permet, de vraies pistes cyclables ?

Un habitant souhaite connaître les raisons pour lesquelles le projet de prolongement du Tramway T2 à deux branches n'a pas été retenu.

- **L'augmentation de la fréquence du Tramway T2**

**Émilie LEMAIRE** explique que la fréquence des passages du Tramway T2 est de 3'30 minutes en heure de pointe, ce qui est ambitieux. La ligne est longue, compliquée à exploiter. La priorité, tant pour Île-de-France Mobilités que pour la RATP, est de permettre le meilleur fonctionnement possible avec cette fréquence. L'idée d'un tramway T2 à deux branches, l'une vers Cormeilles-en-Parisis, l'autre vers Argenteuil serait très compliquée à mettre en œuvre et à exploiter. En revanche, un bus confortable qui fonctionne bien, avec des voies dédiées, des priorités aux carrefours, des stations bien dimensionnées et qui, en conséquence respecte ses fréquences et circule à l'heure, répond à tous les niveaux d'attente d'un bon transport. Il permet de répondre à la demande de déplacement du territoire.

- **Les délais de réalisation du projet**

**Émilie LEMAIRE** fait observer que les études démarrent. Sur des projets comparables, à partir du bilan de concertation, 6 à 8 ans s'écoulent avant la mise en service, en raison des différentes étapes d'études, procédures administratives et travaux à franchir. Ces derniers durent environ 3 ans et sont organisés de manière à ne pas entraver la vie locale.

- **Le respect des aménagements facilitant la circulation à Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville**

**Thomas ROSENBAUM** souligne que les aménagements doivent être conçus de manière à être bien compris par les usagers. D'où un travail particulier sur les revêtements, les panneaux et la signalétique. Le retour d'expérience montre que le respect des aménagements réalisés nécessite une phase d'appropriation par l'ensemble des usagers, pendant laquelle un contrôle particulier, voire des verbalisations sont parfois nécessaires.

- **Les aménagements dédiés aux cyclistes**

**Thomas ROSENBAUM** précise que la configuration des itinéraires cyclables n'est pas figée, elle sera affinée secteur par secteur en tenant compte de plusieurs variables : la place disponible, présence ou non de stationnement, nombre de carrefours traversés, etc. Le projet est ambitieux sur ce point et pourra proposer différentes configurations selon les secteurs : bandes, pistes, zones 30, couloirs bus ouverts aux cycles, etc.

**Gérard MOULIN, membre du CADEB** souligne que le projet intéresse son association, mais qu'il doit être intégré dans un plan global de circulation et qu'une refonte de l'ensemble de l'offre de transports de la boucle de la Seine doit être aussi proposée.

**Olivier BARON, habitant de Cormeilles-en-Parisis et cycliste,** revient sur les aménagements de pistes cyclables. Il suggère de s'inspirer des réalisations existantes sur les quais de Seine à Sartrouville : les cyclistes sont séparés des automobiles et, là où il n'y avait pas assez de place, une différence de couleur permet de bien distinguer la bande cyclable de la chaussée. Elle permet d'éviter les

stationnements intempestifs. La circulation des vélos dans les voies de bus doit être évitée ou limitée, car elle peut être dangereuse pour les cyclistes.

**Un habitant de Sartrouville** indique que la rue Robert Schuman, figurant en rose sur le document, est très large, qu'il serait possible d'y créer des voies dédiées.

**Un habitant de Bezons** interroge : quand auront-ils une visibilité sur le tracé et la teneur des mesures d'accompagnement de la circulation vers les gares de Cormeilles et de Sartrouville ?

**Un habitant de Bezons** demande comment les 48 000 voyageurs par jour ont été dénombrés. A-t-il été tenu compte des habitants de toutes les communes desservies ?

**Un habitant de Bezons** souhaite savoir si ce projet s'inscrit dans une réflexion plus globale, celle de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de Seine.

- **Les itinéraires cyclables**

**Thomas ROSENBAUM** remercie M. Baron quant à sa suggestion de prendre en compte les aménagements cyclables existants à Sartrouville. Ce retour d'expérience sera regardé et pourra être pris en compte s'il correspond aux enjeux identifiés le long des voies bus. Les aménagements doivent effectivement être lisibles pour être respectés. Les couloirs de bus ouverts aux cycles proposés à Argenteuil prévoient de respecter les préconisations du CEREMA, soit une largeur minimale de 4,50 mètres.

- **Le tracé par la rue Robert Schuman**

**Thomas ROSENBAUM** indique que tous les scénarios de tracés ont été envisagés dans le cadre des études menées en concertation avec les collectivités. Le projet retenu prévoit la mise en place de voies bus sur la RD392, tout en permettant aux lignes de bus de desservir finement le territoire jusqu'à Sartrouville RER, notamment le quartier des Indes.

- **Le tracé vers les gares de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis**

**Émilie LEMAIRE** indique que le tracé des lignes et les mesures d'accompagnement de la circulation des bus vers Cormeilles et Sartrouville sera étudié dans le cadre de la prochaine étape et sera présenté au public au moment de l'enquête d'utilité publique, à l'horizon 2020.

- **Les études de fréquentation voyageurs**

**Émilie LEMAIRE** indique que les études mettant en exergue 48 000 voyageurs par jour reposent sur des modèles de simulation de trafic qui, eux-mêmes, intègrent des prévisions démographiques pour l'ensemble de l'Île-de-France avec un zoom précis sur les villes du secteur, leur évolution, les projets sur chaque zone.

**Un habitant de Bezons** souhaite connaître la raison pour laquelle la station Albert 1er figurant sur le plan de la ligne de bus n° 272 a disparu du projet ? Les autres stations sont-elles définitives ?

**Une habitante de Bezons** demande quels seront les impacts sur les habitations situées à proximité des voies. Y aura-t-il des expropriations ?

**Un habitant de Bezons** relève qu'à l'horizon 2022, plusieurs projets d'aménagement seront réalisés dans la ville, entraînant une forte augmentation de la population. Celle-ci est-elle prévue par le projet ? Cela rejoint la question sur les besoins en termes de déplacement.

- **Les stations**

**Thomas ROSENBAUM** précise que le positionnement des stations a été étudié de manière à desservir efficacement le territoire, avec une moyenne de 500 mètres entre deux stations. Le positionnement des stations n'est pas figé, il pourra évoluer dans le cadre des études à venir en tenant compte des enseignements de la concertation.

- **L'évolution du nombre d'habitants**

**Émilie LEMAIRE** explique que pour estimer précisément le nombre d'usagers, Île-de-France Mobilités s'est rapproché des services de la ville pour connaître les perspectives d'évolution du territoire. À titre d'exemple, le nombre d'habitants à Bezons devrait augmenter de 10 % environ. Le projet Bus entre Seine répondra à la demande actuelle, mais aussi à celle de demain. Concernant le Tramway T2, la question de son allongement est récurrente, mais d'après les études menées, le projet de Bus entre Seine est le service le plus adapté aux besoins de déplacements, le mieux à même de proposer une desserte de bus efficace et cadencée.

- **L'impact sur les habitations**

**Émilie LEMAIRE** confirme que par endroits des élargissements pourront être envisagés. À ce stade des études, l'identification précise des parcelles concernées n'a pas été effectuée, elle interviendra plus tard, au moment de l'enquête parcellaire. L'acquisition des emprises par voie amiable sera privilégiée.

**Une habitante de Bezons** demande à quel moment intervient l'enquête parcellaire. Quel peut être l'élargissement maximum de la chaussée ?

**Maxime ANTOINE, habitant de Bezons**, se demande si le projet de Bus entre Seine ne va pas finalement ajouter du monde dans le T2, celui étant déjà très saturé au niveau du pont de Bezons.

- **L'enquête parcellaire**

**Émilie LEMAIRE** revient sur les procédures et explique que le but de l'enquête publique est d'obtenir une déclaration d'utilité publique. L'enquête parcellaire identifiant les parcelles concernées et leurs propriétaires peut être réalisée au moment de l'enquête publique, mais aussi, et plus probablement, un à deux ans plus tard afin d'être très précise sur les besoins d'acquisitions.

- **L'éventuelle surcharge au niveau du pont de Bezons**

**Émilie LEMAIRE** explique que le projet Bus entre Seine n'aura pas d'impact significatif sur la saturation du T2, car il porte sur l'amélioration de lignes de bus déjà existantes.

- **L'élargissement de la chaussée**

**Thomas ROSENBAUM** indique que la largeur maximale nécessaire est d'environ 30 mètres, là où il y a des stations. Cette largeur permet d'accueillir les voies bus, les quais de stations, les voies routières, les bandes cyclables et les trottoirs. Il s'agit d'une largeur maximale, requise ponctuellement, uniquement à l'emplacement des stations.

**Dominique LESPARRE** précise qu'il n'y aura aucune surprise le long de la route départementale 392, car le tracé est anticipé de longue date. Le plan d'occupation des sols intègre le futur projet avec une marge d'élargissement de 8 à 10 mètres. Raison pour laquelle, les nouveaux bâtiments sont en recul par rapport à la RD et que des bandes de pelouses sont parfois mises en place. Cette marge de recul ne tient toutefois pas compte des besoins liés aux futures stations.

**Un habitant de Bezons** demande si le tramway T2 peut être semi-automatisé sur la partie ferroviaire entre Issy Val-de-Seine jusqu'à la Défense ?

**Une habitante de Bezons** interroge : est-ce que ce projet pourrait être remplacé par un allongement de la ligne du Tramway T2 dans le cas où une majorité de résidents y serait favorable ? Est-il envisageable de prolonger le T2 sur les axes en ligne droite où l'insertion du tramway est possible et d'avoir recours à des voies bus lorsque que ce n'est pas possible ?

**Un habitant de Bezons** demande si les horaires de bus concorderont avec ceux du Tramway T2, afin de ne pas perdre le temps gagné (5 à 10 minutes) dans l'attente de sa correspondance.

- **L'automatisation de la partie ferroviaire du Tramway T2**

**Émilie LEMAIRE** explique que l'automatisation partielle de la ligne 2 du Tramway n'a pas été envisagée.

- **Le prolongement du Tramway T2**

**Émilie LEMAIRE** indique que le prolongement du Tramway T2 ne figure pas dans les documents de planification de la Région Île-de-France et notamment dans son schéma directeur. La feuille de route d'Île-de-France Mobilités porte ainsi sur la réalisation du projet Bus entre Seine. Par ailleurs, l'échelle de coût n'est pas comparable : le tramway coûte entre 20 et 40 millions d'euros du kilomètre, alors que le projet Bus entre Seine est estimé à environ 115 millions d'euros pour plus de 16 kilomètres concernés.

- **La synchronisation du bus au Tramway T2**

**Émilie LEMAIRE** indique que l'estimation du gain de temps, modélisée, intègre les temps de correspondances. Concernant les fréquences, les coordinations seront examinées dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus.

**Thomas ROSENBAUM** ajoute que l'objectif du projet Bus entre Seine est d'améliorer la régularité des lignes, de garantir le respect des fréquences et donc de limiter les temps d'attente en stations.

- **L'amélioration des temps de parcours là où il n'y a pas de voies dédiées**

**Émilie LEMAIRE** convient qu'en l'état actuel le projet n'est pas détaillé sur les secteurs qui ne bénéficieront pas de voies dédiées, mais feront l'objet d'aménagements ponctuels pour faciliter la circulation des bus. Les intentions présentées restent à préciser dans le cadre des étapes ultérieures. Les études qui suivront la concertation préciseront ces mesures, qui seront présentée dans le cadre de l'enquête publique. À cet effet, un bureau d'étude spécialisé aura pour mission d'explorer l'ensemble des possibilités permettant d'améliorer le fonctionnement des bus dans la circulation générale, notamment au niveau des points durs de circulation.

**Un habitant de Bezons** revient sur l'utilisation des bus à laquelle il a renoncé en raison d'un temps d'attente trop long, privilégiant désormais le deux-roues. La fréquence des bus va-t-elle être augmentée ?

- **La fréquence des bus**

**Émilie LEMAIRE** indique que les itinéraires des lignes de bus pourront être adaptés et que les fréquences pourront également faire l'objet d'adaptations.

## 4. Clôture

**Maxime DUVAL, agence stratéact'** rappelle aux participants que la concertation se déroule jusqu'au 20 avril 2018. Le projet n'est pas figé, des marges de manœuvre sont possibles pour toute la zone. Si d'ores et déjà les usagers et habitants ont des propositions à faire ils peuvent formuler leurs questions via la carte T du formulaire remis à cet effet.

Des rencontres *in situ* avec les usagers et voyageurs sont organisées. Lors de celle-ci, le projet est expliqué aux habitants. Trois ont déjà eu lieu, dont une au pont de Bezons ce mardi 3 avril 2018. La troisième et dernière aura lieu sur le marché des Indes de Sartrouville, le 11 avril 2018 entre 9 et 12 heures.

**Émilie LEMAIRE, Île-de-France Mobilités** remercie les participants pour la qualité des échanges, leurs nombreuses questions, leurs réactions et avis. Elle note que les conditions de circulation dans le secteur, la cohabitation des modes de transports, le bon fonctionnement des lignes, leur régularité et les liens du Bus entre Seine avec transports existants (notamment le T2) et à venir (notamment le Tram 11 Express) constituent les préoccupations des usagers.

Elle note aussi des interrogations particulières sur le contenu des mesures d'accompagnement vers Cormeilles et Sartrouville, qui seront étudiées finement, de même que l'aménagement des itinéraires cyclables. Enfin, des précisions sont attendues dans les étapes à venir sur les procédures liées aux acquisitions foncières.